

Method for a longitudinal control of a vehicle in which data from a navigation system is acquired

Patent number: EP1195669

Publication date: 2002-04-10

Inventor: PROEMM UWE (DE); NAAB KARL DR (DE); PRESTL WILLIBALD DR (DE); STEINLE JOACHIM DR (DE)

Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)

Classification:

- international: G05D1/02; B60K31/00

- european: B60K31/00F; G08G1/0968; G08G1/16

Application number: EP20010120469 20010828

Priority number(s): DE20001047749 20000927

Also published as:

EP1195669 (A3)
DE10047749 (A)
EP1195669 (B1)

Cited documents:

DE10004525
DE19704854

[Report a data error here](#)

Abstract of EP1195669

The method involves determining a motorway exit (4) probability when controlling the longitudinal movement based on a predetermined desired distance (dsoll) to a previous vehicle (1) using information of the navigation systems. Longitudinal acceleration is prevented or at least minimized when the previous vehicle cannot be recognized anymore and the exit probability is larger than a set threshold. An Independent claim is also included for a control apparatus for the control method.

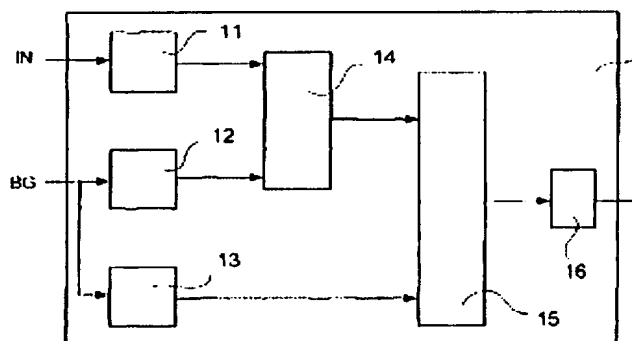


Fig. 2

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 195 669 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
10.04.2002 Patentblatt 2002/15

(51) Int Cl.7: **G05D 1/02, B60K 31/00**

(21) Anmeldenummer: 01120469.0

(22) Anmeldetag: 28.08.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 27.09.2000 DE 10047749

(71) Anmelder: **Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80809 München (DE)**

(72) Erfinder:
• **Prömm, Uwe**
80686 München (DE)
• **Naab, Karl, Dr.**
85457 Würth (DE)
• **Prestl, Willibald, Dr.**
82223 Eichenau (DE)
• **Steinle, Joachim, Dr.**
80993 München (DE)

(54) **Verfahren zur Längsregelung eines Fahrzeuges bei dem Informationen eines Navigationssystems erfasst werden**

(57) Bei einem Verfahren zur Längsregelung eines Fahrzeuges, bei dem Informationen eines Navigationssystems erfasst werden und bei dem abhängig von den Informationen des Navigationssystems ein Sollwert mindestens eines Parameters zur Längsregelung bestimmt wird, wird bei einem Längsregelvorgang aufgrund eines vorgegebenen Sollabstandes zu einem vor-

ausfahrenden Fahrzeug auf einer Autobahn mittels der Informationen des Navigationssystems eine Ausfahrwahrscheinlichkeit ermittelt und eine Längsbeschleunigung verhindert oder zumindest vermindert vorgenommen, wenn das vorausfahrende Fahrzeug nicht mehr erkannt wird und die Ausfahrwahrscheinlichkeit größer als eine vorgegebene Schwelle ist.

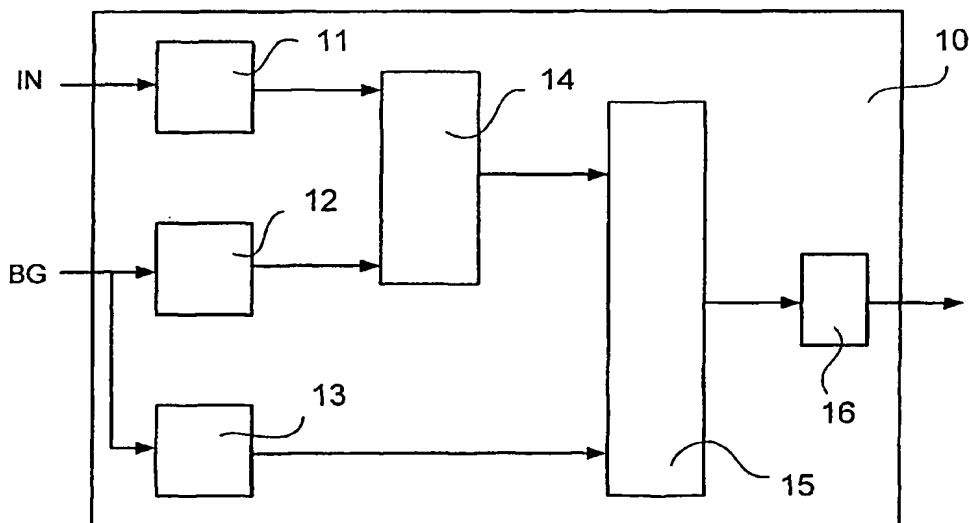


Fig. 2

EP 1 195 669 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Längsregelung eines Fahrzeuges, bei dem Informationen eines Navigationssystems erfasst werden, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Ein derartiges Verfahren zur Längsregelung ist beispielsweise aus der DE 196 38 511 A1 bekannt. Dabei handelt es sich insbesondere um Geschwindigkeitsregelsysteme, die die Antriebs- und/oder Bremssysteme eines Fahrzeuges in der Weise ansteuern, dass entweder eine Sollgeschwindigkeit oder ein Sollabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingestellt wird. Bei dem aus der DE 196 38 511 A1 bekannten Verfahren werden derartige Geschwindigkeitsregelsysteme mit Informationen eines ebenfalls im Fahrzeug vorhandenen Navigationssystem beliefert. Hierzu kann beispielsweise ein dem Längsregelsystem zugeordnetes Steuergerät eine Schnittstelle zur Elektronik des Navigationssystems aufweisen.

[0003] Die bekannten Längsregelsysteme sind bisher so ausgelegt (Normalbetrieb), dass eine automatische fest vorgegebene Längsbeschleunigung auf eine vom Fahrer gesetzte Sollgeschwindigkeit vorgenommen wird, wenn eine Folgefahrt beendet wird. Eine Folgefahrt mit vorgegebenem Sollabstand wird entweder beendet, wenn das vorausfahrende Fahrzeug die Spur wechselt oder wenn das eigene Fahrzeug auf eine freie Spur wechselt. Bisher ist selbst unter Verwendung von Informationen eines Navigationssystems keine verlässliche Erkennung eines Spurwechsels möglich, da erstens die im Navigationssystem abgelegten Straßennetze Fehlertoleranzen aufweisen und zweitens der bisher verwendete Sensor (GPS) zur Positionsbestimmung des eigenen Fahrzeuges noch zu ungenau ist.

[0004] Es ist Aufgabe der Erfindung, unter Verwendung von Informationen des Navigationssystems bestimmte Spurwechselsituationen abzuschätzen.

[0005] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind die Gegenstände der abhängigen Ansprüche.

[0006] Besonderes Augenmerk wird beim Gegenstand der Erfindung auf einen Spurwechsel vor einer Autobahnausfahrt in Richtung der Ausfahrt gerichtet, in der eine unerwünschte Längsbeschleunigung verhindert werden soll, da in dieser Situation eher ein Verzögerungswunsch zu erwarten ist.

[0007] Erfindungsgemäß wird bei einem Längsregelvorgang aufgrund eines vorgegebenen Sollabstandes zu einem vorausfahrenden Fahrzeug (Folgefahrt) auf einer Autobahn mittels der Informationen des Navigationssystems die Wahrscheinlichkeit ermittelt, mit der der Fahrer beabsichtigt, die nächste Autobahnausfahrt anzusteuern ("Ausfahrwahrscheinlichkeit"). Eine Längsbeschleunigung wird verhindert oder gegenüber dem Normalbetrieb zumindest vermindert vorgenommen, wenn das vorausfahrende Fahrzeug nicht mehr erkannt

wird und die Wahrscheinlichkeit größer als eine vorgegebene Schwelle ist. Die Verminderung der Längsbeschleunigung kann ebenso wie die Wahrscheinlichkeitschwelle variabel, z. B. abhängig vom Abstand des Fahrzeuges von der Autobahnausfahrt, oder fest vorgegeben werden.

[0008] Vorzugsweise wird mittels der Straßenkarte eines Navigationssystems, die üblicherweise aus einer Vielzahl von Streckenabschnitten zusammengesetzt ist, zu Beginn eines jeweils aktuellen definierten Streckenabschnitts überprüft, ob darin eine Autobahnausfahrt vorgesehen ist und ob die Autobahnausfahrt auf der einprogrammierten Route liegt und/oder ob mindestens eine Betriebsgröße des Fahrzeugs auf ein Verlassen der Autobahn hinweist. Derartige Betriebsgrößen sind z. B. die Blinkerbetätigung oder die momentane Fahrzeuggeschwindigkeit. Die Ausfahrwahrscheinlichkeit wird höher sein, wenn der Fahrer den Blinker in Richtung Ausfahrt betätigt und/oder die Ausfahrt Bestandteil der vom Fahrer im Navigationssystem programmierten Route ist. Weiterhin deutet beispielsweise eine niedrige Fahrzeuggeschwindigkeit ebenfalls auf eine höhere Ausfahrwahrscheinlichkeit hin.

[0009] Vorzugsweise wird das erfindungsgemäße Verfahren in ein ohnehin für ein Längsregelsystem vorgesehenes Steuergerät integriert. Hierzu muss lediglich eine Schnittstelle zum Navigationssystem hergestellt werden.

[0010] Die erfindungsgemäße Abfrage und Verarbeitung von Informationen aus dem Navigationssystem zum aktuellen und zukünftigen Kontext erlaubt eine adaptive an die jeweilige Situation angepasste und fahrertypische Regelung der Längsdynamik mit einem Längsregelsystem. Die Funktionsqualität und der Fahrkomfort werden gesteigert.

[0011] In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 ein Situationsbeispiel innerhalb eines definierten Straßenabschnitts,

Fig. 2 die Grundstruktur des Konzepts zur situationsangepassten Längsdynamikregelung

Fig. 3 einen möglichen Verlauf der Ausfahrwahrscheinlichkeit abhängig vom Abstand des Fahrzeugs zu einer Autobahnausfahrt und

[0012] In Fig. 1 ist beispielhaft ein aktueller definierter Streckenabschnitt s_i dargestellt, der einen Autobahnabschnitt 3 mit einer Ausfahrt 4 enthält. Auf dem Streckenabschnitt s_i folgt das Fahrzeug 2 mit vorgegebenem Sollabstand d_{soll} einem vorausfahrenden Fahrzeug 1. Der Abstand d zeigt den momentanen Ist-Abstand des Fahrzeugs 2 von der Ausfahrt 4 an.

[0013] Das im Fahrzeug 2 enthaltene erfindungsgemäße Längsregelsystem hat zu entscheiden, wie groß die Wahrscheinlichkeit (Ausfahrwahrscheinlichkeit) w

ist, mit der der Fahrer des Fahrzeugs 2 die Ausfahrt 4 befahren will; denn ein Spurwechsel kann nicht eindeutig erkannt werden.

[0014] Hierzu wertet das in Fig. 2 näher dargestellte Steuergerät 10 des Längsregelsystems im Fahrzeug 2 zum einen Informationen IN des Navigationssystems sowie weitere Betriebsgrößen BG des Fahrzeugs 2 aus.

[0015] Die Informationen IN können beispielsweise die Ist-Position des Fahrzeugs 2, die Straßenklasse (Autobahn, nicht Autobahn), die Länge des jeweiligen Streckenabschnittes (s_i), das Vorhandensein einer Autobahnausfahrt im Streckenabschnitt und die Information sein, ob eine/die Autobahnausfahrt Bestandteil der vom Fahrer programmierten Route ist. Die Betriebsgrößen BG können z. B. ein Blinkersignal, ein Lenkwinkelsignal, ein Fahrzeuggeschwindigkeitssignal, ein Fahrpedalgebersignal oder Betätigungssignale des dem Längsregelsystem zugeordneten Bedienhebels sein.

[0016] Im Vorausschau-Block 11 wird zu Beginn des Streckenabschnitts s_i geprüft, ob eine Autobahnausfahrt 4 vorhanden ist und ob diese Bestandteil der Route ist. Im Ausfahrwunschermittler 12 wird überprüft, ob die Fahrzeuggeschwindigkeit hoch oder niedrig ist und ob der Blinker in Richtung Ausfahrt 4 gesetzt ist. Die Ausfahrwahrscheinlichkeit w wird im Berechnungsblock 14 abhängig vom Ergebnis dieser Abfragen ermittelt.

[0017] Das Konzept zur Berechnung der Ausfahrwahrscheinlichkeit w wird am Beispiel der sogenannten Basiswahrscheinlichkeit erläutert (Fig. 3). Sie ist abhängig von der Positionierungsgenauigkeit (Qualität des Navigationssystems) und vom Abstand d des Fahrzeugs von der Ausfahrt 4. Beim Abstand d_0 befindet sich theoretisch die Autobahnausfahrt 4. Wesentlich ist der sogenannte Entscheidungsabschnitt A (vor der theoretischen Ausfahrt). Wenn die Folgefahrt beendet ist, kann beispielsweise im Abschnitt A (für vor der theoretischen Ausfahrt) bzw. D (für nach der theoretischen Ausfahrt) proportional zum Verlauf der Wahrscheinlichkeit w die Längsbeschleunigung a_{Fzg} mit zunehmender bzw. abnehmender Reduzierung vorgenommen werden. In den Abschnitten B bzw. C kann die Längsbeschleunigung völlig verhindert werden, wenn das vorausfahrende Fahrzeug 1 nicht mehr erkannt wird.

[0018] Im Entscheider 15 (Fig. 2) wird die Reduzierung der Längsbeschleunigung verhindert, wenn über den Dynamikbedarfsmittler 13 vom Fahrer der Wunsch über mehr Antriebsleistung erfasst wird (z. B. über das Gaspedal oder über das dem Längsregelsystem zugeordnete Bedienelement zum Erhöhen der Setzgeschwindigkeit). Im Parameteradaptionsblock 16 werden die Reglerparameter für die zu regelnden Größen (hier: Sollgeschwindigkeit bzw. Sollbeschleunigung und Sollbeschleunigungsgradient) entsprechend dem Ausgang des Entscheiders 15 vorgegeben und über den Regler an die Aktuatoren ausgegeben.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Längsregelung eines Fahrzeuges, bei dem Informationen eines Navigationssystems erfasst werden und bei dem abhängig von den Informationen des Navigationssystems ein Sollwert mindestens eines Parameters zur Längsregelung bestimmt wird, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei einem Längsregelvorgang aufgrund eines vorgegebenen Sollabstandes (d_{soll}) zu einem vorausfahrenden Fahrzeug (1) auf einer Autobahn (3) mittels der Informationen des Navigationssystems eine Ausfahrwahrscheinlichkeit (w) ermittelt wird, und dass eine Längsbeschleunigung (a_{Fzg}) verhindert oder zumindest vermindert vorgenommen wird, wenn das vorausfahrende Fahrzeug (1) nicht mehr erkannt wird und die Ausfahrwahrscheinlichkeit (w) größer als eine vorgegebene Schwelle ist.
2. Verfahren nach Patentanspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** zur Ermittlung der Ausfahrwahrscheinlichkeit (w) zu Beginn eines jeweils aktuellen definierten Streckenabschnitts (s_i) überprüft wird, ob eine Autobahnausfahrt (4) vorgesehen ist und ob die Autobahnausfahrt (4) auf einer einprogrammierten Route liegt und/oder ob mindestens eine Betriebsgröße des Fahrzeugs (2) auf einen Ausfahrwunsch des Fahrers hinweist.
3. Steuergerät mit Mitteln zur Durchführung des Verfahrens nach Patentanspruch 1 oder 2.

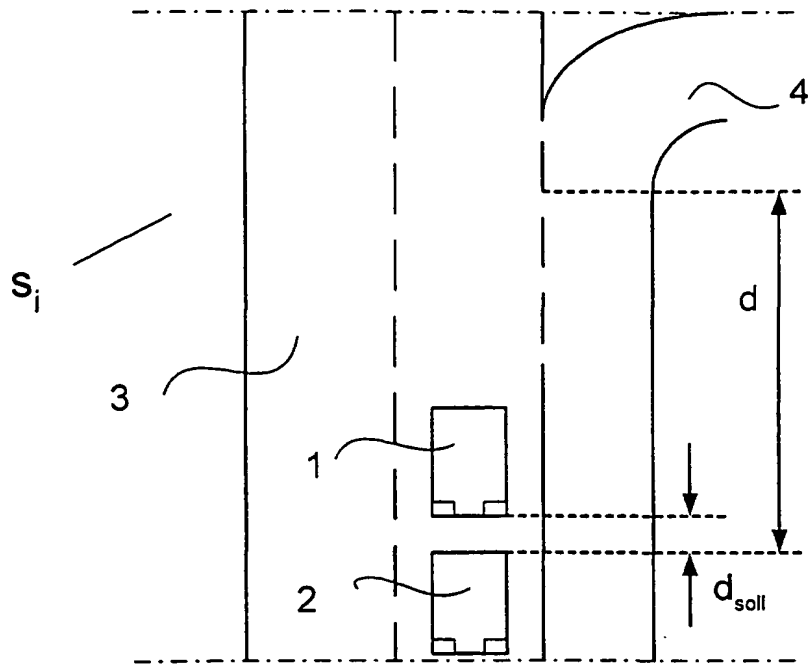


Fig. 1

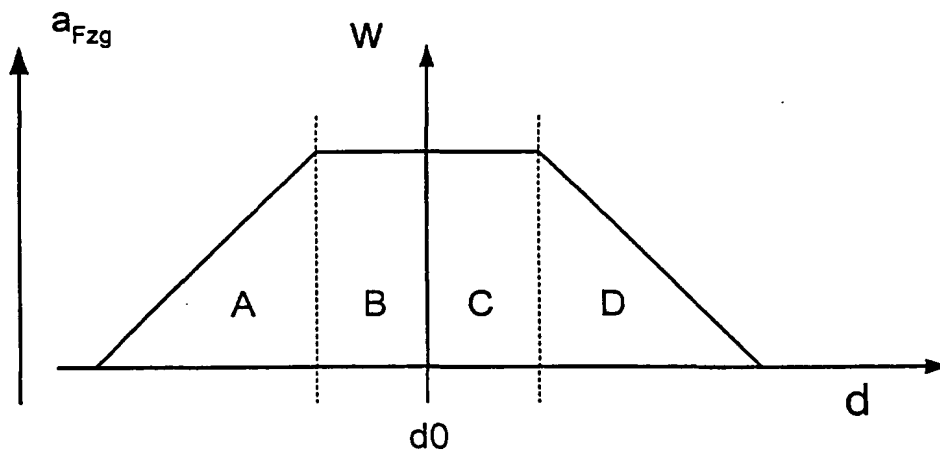


Fig. 3

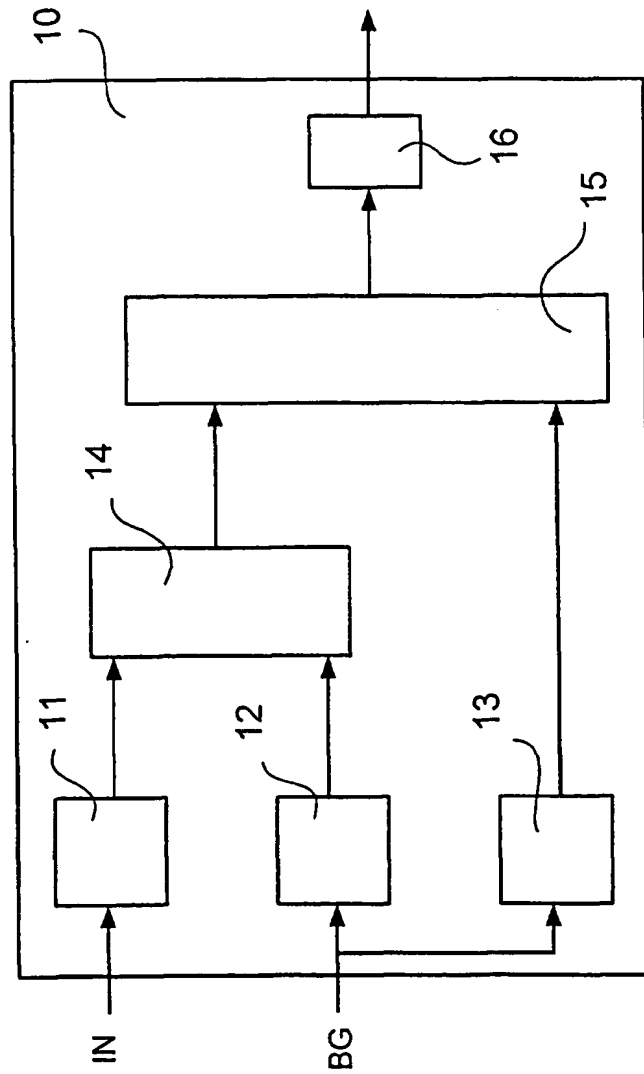


Fig. 2